BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia
BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia
MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 5 grudnia 1936 r. | NR. 33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Port gdyński a handel zagraniczny Polski

Charakter obrotów portu gdyńskiego jest wyrazem struktury gospodarczej Polski. Gdynia podobnie, jak i Gdańsk, ze swą przewyżką wywozu nad przywozem stanowi pewien wyjątek wśród największych portów Europy, będących portami państw wybitnie przemysłowych, których wywóz artykułów przemysłowych ilościowo jest mniejszy od przywozu w przeważnej mierze surowców. O ile pierwsze dwa lata pracy portu ograniczały się jedynie do sprowadzania od najbliższych sąsiadów bałtyckich materiału kamieniarskiego do nowobudującego się portu oraz wywozu nieznacznych ilości drzewa, cementu i próbnych partyj węgla, to dopiero rok 1926 był punktem zwrotnym w rozwoju portu. W miesiącu maju tegoż roku rozpoczął się strajk górniczy w Anglii, co zdecydowanie wpłynęło na bardzo poważne wzmożenie się eksportu węgla i zdobycie przezeń szeregu nowych odbiorców. Ten okres czasu trwa do 1930 r. i znamionuje go raptowne tempo wzrostu, tak importu, jak i eksportu. Ilustracją tego stanu są następujące liczby wskaźnikowe (rok 1931: przywóz — 558.549 t.=100, wywóz — 4.741.565 t.=100).

	Import	*Eksport*
1926	0,1	9
1927	1	19
1928	35	37
1929	59	53
1930	90	66

O ile pierwsze trzy lata tego okresu znamionuje bardzo duży stosunkowo wywóz i mały przywóz, co z pewnym przybliżeniem możnaby przyjąć, że stosunek przywozu do wywozu ma się jak 1:492, to już w latach następnych 1929 i 1930, stosunek ten wyrażający się 1:6 (1930 r.) zbliży się bardziej do ówczesnej struktury handlu zagranicznego Polski.

Dominujący udział w pracy tak bardzo młodego jeszcze portu mają w tym okresie towary masowe, jak węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks, drzewo, złom żelazny i rudy. osiągając w 1927 r. największe natężenie przeładunków masowych (ok. 99%). Realizujący się coraz bardziej program morski Polski przekierunkowania całego handlu zagranicznego, znajduje w porcie gdyńskim wdzięczny instrument. Niemal że każdy rok przynosi tu nowe zdobycze. Usprawnienia techniczne idą w parze z pozyskiwaniem całego szeregu ładunków drobnicowych i już w r. 1930 import towarów masowych (złom żelazny, rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty) wynosi 83,1%, eksport (węgiel eksp., bunkier, koks, drzewo, rudy) zaś 95,1%. Następne pięciolecie pracy portu odbywa się w warunkach już bardziej ustabilizowanych. Każdy rok wnosi z sobą coraz bardziej postępujące zróżniczkowanie obrotu. Obroty portu wzrastają aczkolwiek tempo ich już nie wykazuje takich raptownych skoków, co zilustrują poniższe liczby wskaźnikowe:

	Import	*Eksport*
1931	100	100
1932	78	100,4
1933	156	110
1934	178	131
1935	199	134

Jedynie rok 1932 będzie tu pewnym wyłomem. W roku tym Polska przechodziła bodaj, że największe nasilenie kryzysu. Obroty handlu zagranicznego R. P. osiągnęły w tym czasie tak import, jak i eksport swoje minimum, co w rezultacie musiało wpłynąć bardzo poważnie na wyniki pracy portu.

Jak bardzo port gdyński staje się czułym instrumentem gospodarstwa narodowego R. P. może świadczyć stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym Polski i portu gdyńskiego:

	Handel zagr. R. P.		Port gdyński	
	Import	Eksport	Import	Eksport
1931	1	6	1	8
1932	1	7	1	10
1933	1	5	1	6
1934	1	5	1	6
1935	1	5	1	5

O ile w pierwszych latach stosunek ten daje poważnę nadwyżkę eksportu jedynie w porcie gdyńskim, to już w latach następnych, począwszy od 1933 r., stosunek ten zbliży się bardziej do ogólnej struktury handlu zagranicznego. Dopiero w 1935 roku stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym R. P. i w porcie gdyńskim, wykazując 1 : 5, daje idealny obraz wzajemnej współzależności portu i jego macierzystego zaplecza.

O rozwoju i sile gospodarczej portu nie decyduje wyłącznie ilość absolutna przeładowywanych towarów, ale ich wartość. Otóż wartość przeładowywanych towarów w porcie gdyńskim stale wzrasta z 76,7 zł (wartość 1 tony w 1931 r.) na 106,9 zł (wartość 1 tony w 1935 r.) Wzrost ten stoi w ścisłym związku ze wzmożeniem się przeładunków wysokocennej drobnicy. Po wyeliminowaniu na przywozie: złomu żel., rud, żużli Thomasa i fosforytów oraz na wywozie: węgla, bunkru, koksu, rud i drzewa udział %-owy ładunków drobnicowych w ogólnym przywozie i wywozie zamorskim portu gdyńskiego w ostatnim pięcioleciu będzie przedstawiał się następująco:

Udział %-owy drobnicy

	Import	Eksport
1931	1,5	6,9
1932	43,1	5,5
1933	44,4	6,4
1934	47,7	6,9
1935	49,1	9,1

Ostatnie lata pracy portu sprowadzają się do pozyskania jak najwięcej ilości ładunków drobnicowych. O wynikach tej pracy świadczy poważny wzrost udziału drobnicy tak na przywozie jak i na wywozie. Niewielki stosunkowo wzrost obrotów zamorskich portu (ok. 4%) w 1935 r. i jeszcze mniejszy w ostatnich dziewięciu miesiącach 1936 r. (ok. 0,6%) wyjaśniają niezbicie, iż dalszy rozwój obrotów portu związany będzie wobec stosunkowo niewielkiego udziału tranzytu (ok. 2%) przede wszystkim z poprawą sytuacji ekonomicznej macierzystego zaplecza. Poprawa sytuacji ekonomicznej kraju związana będzie ze wzrostem obrotów handlu zagranicznego. Z chwilą powrotu do życia normalnych obrotów z lat przedkryzysowych port gdyński stanie wobec konieczności stworzenia zdolności przepustowej dla obrotów zamorskich, przewyższających obecnie o ok. 54%.

Z. Tymiński.

Konieczność rewizji stawek średniej zyskowności

Wykaz procentów średniej zyskowności, którym posługują się władze skarbowe przy wymiarach państwowego podatku dochodowego dla płatników, nie prowadzących ksiąg handlowych, posiada dla sfer gospodarczych, szczególnie ziem zachodnich, znaczenie pierwszorzędnej wagi. Placówki przemysłowo-handlowe, istniejące na Pomorzu, chociażby średnich a nawet mniejszych rozmiarów, urządzone są z natury rzeczy tak, jak wyższy poziom kulturalny ziem zachodnich tego wymaga. Dlatego kupiec względnie przemysłowiec musi się dostosować do wymogów klienteli. Wymogi zaś te pociągają za sobą duże wysiłki, które odbijają się przede wszystkim na rentowności przedsiębiorstwa. Z tych też to przyczyn najmniejsze drgnięcie skali zyskowności ponad słuszną normę wpływa dezorientująco na rentowność przedsiębiorstwa i przekreśla w szeregu wypadków zdrową w założeniu i ustaloną, łącznie z przyjętym godziwym zyskiem, kalkulację.

W tym to miejscu podkreślić należy, że właśnie firm, do których stosuje się normy zyskowności, jest bardzo wielka ilość, bo na 30.779 wykupionych świadectw na rok 1935, z których na handel przypada 18.043 świadectwa, ilość firm, nie prowadzących ksiąg, dochodzi około 9.000 na Pomorzu. Z tej cyfry wynika, że kwestia ustalania procentów średniej zyskowności nie może być obojętną dla zaintersowanych płatników, szczególnie gdy na bieżący rok podatkowy normy wykazu zostały podwyższone przeciętnie o 20%, a w kilku wypadkach sięgają 50-%owej podwyżki.

Pragnąc omówić przykładowo stawki zyskowności, ustalone na rok 1936, ograniczymy się do kilku rodzai przedsiębiorstw, ilościowo najsilniej reprezentowanych i typowo najczęściej spotykanych na Pomorzu.

Dla porównania weźmiemy stawki, ustalone przez sąsiednią Izbę Skarbową w Poznaniu oraz centralnie położonymi Izbami Skarbowymi w Warszawie Okręgowej i Grodzkiej.

Poz. wykazu		Rodzaj przedsiębiorstwa	Normy Izby Skarbowej: Grudz. na rok 1935 d.	h.*	Grudz. na rok 1936 d.	h.*	Poznań na rok 1936 d.	h.*	Warszawa okr. na r. 1936 d.	h.*	Warszawa grodzka 1936 d.	h.*	Projekt Izby P. H. w Gdyni na r. 1936 d.*	h.*
A.	2	drogerie	12	6	16	6	10	5	12	—	10	4	10	6
	13	meble pierwszej potrzeby	12	4	14	4	10	4	9	—	9	—	12	4
	16	handel skór wyprawionych	8	4	10	5	8	3	8	5	6	2,5	8	4
	37	handel manufakturą . . .	8	4	12	6	9	4	8,5	5	7,5	3	8	4
	45	handel papierem	10	6	12	6	10	5	10,5	5	9	3,5	9	5
	53	sklepy spożywcze	8	3	10	4	8	4	7	3	7,5	—	5	3
	54	sklepy kolonialne	8	4	10	4	10	5	9	4	8	3,5	6	3
	57	sklepy wódek i win . . .	10	4	12	4	9	4	9	—	9	4,5	10	4
	64	sprzed. chleba obcego . .	6	3	8	4	6	—	—	—	5,5	—	6	3
B.	7	cukiernie	16	—	20	—	15	—	15	—	14	—	16	—
	12	teatry świetl.	10	—	15	—	10	—	13,5	—	6,5	—	10	—
C.	17	młyny wodne, własne zboże	—	8	—	10	—	6	—	6	—	—	—	5
	18	młyny wodne cudze zboże	—	30	—	35	—	25	—	23	—	—	—	25
	19	młyny par. własne zboże .	—	4	—	5	—	3,5	—	4	—	3	—	3
	20	młyny par. cudze zboże .	—	16	—	16	—	15	—	17	—	8	—	12
	68	kominiarstwo	—	40	—	60	—	35	—	30	—	—	—	40

*) d. — detal; h. — hurt.

Z powyższego zestawienia wynika, że stawki średniej zyskowności, ustalone dla okręgu Izby Skarbowej w Grudziądzu, do wymiaru państwowego podatku dochodowego na rok 1936, zostały wydatnie podwyższone i tak w stosunku do okręgów innych Izb Skarbowych, jako też do propozycyj Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, które to propozycje na ogół nieznacznie tylko w niektórych pozycjach odbiegają od stawek zaproponowanych.

Oparcie się władz skarbowych na danych, zaczerpniętych z ksiąg handlowych, w przeważającej ilości wypadków nie może być miarodajne dla oceny przeciętnej zyskowności przedsiębiorstwa, nie prowadzącego ksiąg handlowych, ponieważ księgi prowadzą przedsiębiorstwa o szerszym zasięgu, należycie zorganizowanym aparacie, których cechują przede wszystkim duże obroty. Przedsiębiorstwa o małym zasięgu dokonują znikome obroty i stosunek kosztów handlowych jest o wiele wyższy.

Przechodząc do omówienia ogólnej sytuacji, która miała wpływ na rentowność przedsiębiorstw w 1935 roku, zwrócić należy uwagę na stwierdzone zjawisko częstej zmiany właściciela składu, przerzucania się z jednej branży do drugiej, uprawiania handlu przez niefachowców, co razem w sumie stwarza niezdrową konkurencję, podrywającą racjonalną kalkulację kupiecką.

Jako dalszy dowód, że rentowność obniżyła się, posłużyć powinien fakt, że obroty przedsiębiorstw mniej więcej utrzymały się na tym samym poziomie, mimo stwierdzonej ogólnej zniżki cen. Jest to dowodem, że kupiectwo, pragnąc wszelkimi siłami utrzymać swoje placówki, w całej rozciągłości zaczęło stosować znaną zasadę „duży obrót mały zysk".

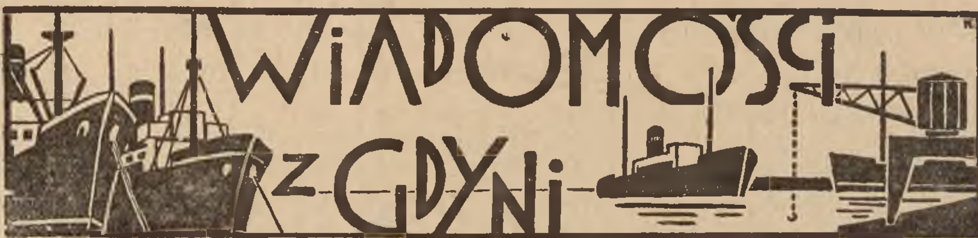
Wychodząc z założeń powyższych, podnieść należy również, że postulat od szeregu lat wysuwany przez naszą Izbę, a dotychczas nie uwzględniony, mianowicie postulat generalnego obniżenia o 20% stawek średniej zyskowności dla przedsiębiorstw gdyńskich był i pozostaje całkiem uzasadniony.

Koszty handlowe tych przedsiębiorstw są znacznie większe od kosztów przedsiębiorstw w pozostałych miejscowościach Pomorza, ponieważ dzierżawa za lokale jest o przeszło 100% wyższa, jak również wynagrodzenia służbowe pracowników tych przedsiębiorstw są przeciętnie o 30% wyższe. Ogólne mniemanie, że większe koszty handlowe w Gdyni rekompensują się wyższymi cenami, pobieranymi za towary, nie jest trafne, ponieważ datuje się ono jeszcze z początków rozwoju Gdyni. Obecnie duży napływ firm do

Gdyni powoduje siłą rzeczy konieczność stosowania obniżki cen, gdy potęgująca się konkurencja wzajemna nie pozwala na przeprowadzenie dowolnej kalkulacji.

Również względy taktyczne przemawiają za tym, by dla Gdyni stosować obniżoną normę średniej dochodowości. Należy bowiem wziąć pod uwagę, że na terenie gdyńskim wciąż instalują się nowe firmy, które w początkach swego rozwoju częstokroć nie są w możności prowadzić prawidłowych ksiąg handlowych. Zastosowanie więc normy ogólnej do nich może w wielu wypadkach zagrozić egzystencji początkującego przedsiębiorstwa, a zatem może spowodować zniechęcenie firm do osiedlania się na terenie Gdyni.

Jak wynika z powyższego, przeprowadzenie rewizji procentów średniej zyskowności do wymiaru podatku dochodowego na rok 1936 przez Izbę Skarbową w Grudziądzu, jako właściwą dla okręgu naszej Izby, jest sprawą nader aktualną i konieczną.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 3 grudnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby. Na wstępie posiedzenia pan Prezes Tor poinformował szczegółowo Prezydium o ostatnich odbytych przez siebie wraz z Dyrektorem Izby dr. J. Kulikowskim wyjazdach na teren okręgu izbowego. I tak w dniu 21 listopada br. p. Prezes i p. Dyrektor wzięli udział w uroczystości otwarcia Gimnazjum Kupieckiego w Toruniu, podczas której mieli możność zetknięcia się z licznymi przedstawicielami kupiectwa pomorskiego i skonstatowania, że nowa uczelnia kształcenia zawodowego młodzieży nie tylko przygotowuje na przyszłość zastępy pracowników w zawodzie kupieckim, ale już obecnie oddziaływa na kupiectwo w dziedzinie propagandy zasad właściwej organizacji czynności tego zawodu. Dalej p. Prezes Tor przedstawił swe spostrzeżenia z 3-dniowej wizytacji Bydgoszczy i szeregu miejscowości okręgu nadnoteckiego, którą odbył w towarzystwie Dyrektora Izby. W Bydgoszczy p. Prezes był obecny na zebraniu tamtejszego Związku Kupców, na którym Dyrektor Giełdy Zbożowo-Towarowej p. Wójcik przedstawił sytuację giełdy bydgoskiej i jej obroty, zajmujące drugie miejsce w Polsce. Poza tym na zebraniu tym omówione zostały najważniejsze zagadnienia handlowe w Bydgoszczy. W wyniku tego zebrania, jak również osobistego kontaktu ze sferami kupieckimi na terenie Bydgoszczy, p. Prezes Tor mógł skonstatować wielką wartość i wysoki poziom organizacyjny kupiectwa bydgoskiego. Następnie p. Prezes sformułował swe uwagi w odniesieniu do wizytowanych przez siebie zakładów przemysłowych i handlowych w Bydgoszczy oraz Liceum Handlowego i Giełdy Zbożowo-Towarowej, jak również co do swego udziału na posiedzeniu Rady Związku Fabrykantów w Bydgoszczy. Podczas posiedzenia tego dyrektor Związku p. M. Palicki szczegółowo zreferował stan, rozwój i obecną sytuację zrzeszonych w Związku zakładów przemysłowych, konstatując poprawę koniunktury ogólnej w przemyśle okręgu za jedynym wyjątkiem przemysłu piwowarskiego, który ze względu na wysokie obciążenia nie wykazuje dotąd zwiększenia obrotów. Ostatni dzień pobytu w okręgu nadnoteckim poświęcony był wizytacji 2 największych obiektów przemysłowych okręgu, a mianowicie Zakładów Solvay'a w Mątwach i Zakładów Wapiennych w Piechcinie, stojących pod wszelkimi względami na bardzo wysokim posiomie organizacyjnym. W tym samym dniu p. Prezes Tor odbył w Inowrocławiu konferencję z Radcą Izby p. Knastem w sprawach dotyczących szkolnictwa kupieckiego w Inowrocławiu.

Po wysłuchaniu sprawozdania p. Prezesa Tora Prezydium podkreśliło z wdzięcznością znaczenie, jakie mają odbywane przez p. Prezesa wizytacje na terenie okręgu izbowego tak dla bezpośredniego zaznajomienia się Izby z sytuacją poszczególnych zakładów przemysłowych i handlowych, jak również dla tych zakładów, mogących przedstawić na miejscu swe położenie i postulaty.

Po załatwieniu szeregu spraw administracyjnych Prezydium przedyskutowało sprawę organizacji przeładunku towarów w porcie gdyńskim. W związku z podniesieniem tej sprawy na terenie Izb Przemysłowo-Handlowych postanowiło Prezydium, po zaznajomieniu się z punktem widzenia na tę sprawę innych Izb Przemysłowo-Handlowych, powrócić do rozpatrywanego tematu.

KONFERENCJA PRASOWA W IZBIE.

W dniu 4 bm. odbyła się w Izbie naszej konferencja prasowa przy licznym udziale przedstawicieli prasy miejscowej oraz korespondentów w Gdyni pism stołecznych i prowincjonalnych.

Konferencję zagaił wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń, po czym dyrektor Izby dr J. Kulikowski wygłosił referat, dający przegląd najgłówniejszych zagadnień z dziedziny polskiej polityki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem problematów gdyńskich.

W wyniku dyskusji nad referatem p. dyrektora Kulikowskiego ustalonym zostało, że omawianie przez prasę zagadnień gdyńskich powinno być ujęte w pewną kolejność w zależności od wagi tych zagadnień i ich aktualności.

Dla utrzymania stałości kontaktu Izby z przedstawicielami prasy w Gdyni konferencje prasowe w Izbie mają się odbywać co miesiąc.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LISTOPADZIE.

W przeciągu miesiąca listopada weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 917 statków o łącznej pojemności 882.211 t. r. n., z czego weszło 471 statków o pojemn. 449.767 t. r. n.. a wyszło 446 statków o pojemn. 432.444 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

1) Szwecja	105.484	141
2) Polska	139.279	109
3) Niemcy	95.911	126
4) Dania	79.747	127
5) Norwegia	70.404	93
6) Anglia	66.542	33
7) Stany Zjedn. Am.	63.218	20
8) Włochy	41.964	13
9) Grecja	39.922	20
10) Finlandia	37.153	33
11) Holandia	24.048	35
12) Estonia	20.258	35
13) Z. S. R. R.	14.358	9
14) Łotwa	12.924	14
15) Jugosławia	6.830	2
16) W. M. Gdańsk	3.807	6
17) Węgry	362	1

Średni tonaż statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniósł 954.9 t., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 51, średni postój statku 53 godz.

GDYNIA PORTEM ARBITRAŻOWYM DLA SKÓR SUROWYCH

Dnia 1 grudnia br. odbył się w Rzymie roczny kongres Komitetu Międzynarodowego Sprzedawców Skór Surowych, na którym uznano Gdynię za port arbitrażowy dla skór surowych. Starania o uzyskanie tego przywileju prowadzone były ze strony polskiej głównie przez Radę Naczelną Związku Przemysłu Garbarskiego w Polsce.

Sytuacja w zakresie przywozu skór surowych do Polski przedstawiała się dotychczas w ten sposób, że poszczególne przedsiębiorstwa garbarskie sprowadzały skóry surowe bezpośrednio z zagranicy, korzystając z pośrednictwa portów holenderskich, belgijskich i niemieckich. W sierpniu br. powstał Komitet importerów skór surowych w Polsce, skupiający importerów — kupców tego surowca.

Przyznanie Gdyni prawa arbitrażu otwiera przed naszym portem możliwość rozwoju handlu skórami surowymi, który dotychczas był reprezentowany zaledwie przez kilka firm w porcie i zapleczu. Ponadto fakt ten może mieć także poważne znaczenie dla powstania w porcie konsygnacji wymienionego surowca.

KURSY JĘZYKA SZWEDZKIEGO W GDYNI

Z końcem października br. rozpoczęły się w Gdyni wykłady języka szwedzkiego, prowadzone przez obywatela szwedzkiego p. Ringheima, absolwenta uniwersytetu w Upsali, który specjalnie poświęcił się studiom języka polskiego i w ciągu ostatnich kilku miesięcy uzupełniał swe studia w Polsce.

Na wykłady języka szwedzkiego, które odbywają się głównie w domu Marynarza Szwedzkiego, uczęszcza około 65 osób, pracujących w firmach maklerskich i ekspedycyjnych, w Urzędzie Morskim i Urzędzie Celnym w Gdyni i t. p.

Pierwszy cykl wykładów zakończony będzie 15 grudnia, następny zaś rozpocznie się 15 stycznia roku przyszłego. Zapisy są przyjmowane w Domu Marynarza Szwedzkiego.

Zaznaczyć należy, że prowadzone są nie tylko wykłady dla Polaków, uczących się języka szwedzkiego, lecz również dla osób posiadających język szwedzki, nie znających natomiast języka polskiego.

Poza tym opracowany został pierwszy podręcznik języka szwedzkiego dla Polaków; podręcznik ten ukaże się w druku na początku przyszłego roku.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY POLSKĄ A GUATEMALĄ.

Najdogodniejszą trasą dla towarów polskich przy eksporcie do Guatemali jest kierowanie przesyłek z Gdyni okrętami linii Gdynia — Ameryka do New Yorku, a następnie przeładowanie w New Yorku na okręty linii United Fruit Co. która utrzymuje między N. Yorkiem i Puerto Barrios (port półn. wsch. w Guatemali) regularną komunikację raz na tydzień. Statki te wyposażone w chłodnie zawijają również do portów Hondurasu. Cały przebieg na linii New York — Puerto Barrios trwa 6 dni. Należy zaznaczyć, że Polska Agencja Morska w Gdyni ma agenturę linii United Fruit Co.

Stosowana nieraz droga przez Kanał Panamski nie tylko jest znacznie dłuższa, ale wymaga przeładunku w strefie tropikalnej w Panamie, przez co towary ulegają często zepsuciu, tym bardziej, że znaczna część przebiegu trasy odbywa się również na przestrzeni mórz tropikalnych.

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI KOLEJOWO-MORSKIEJ NIEMIEC Z PRUSAMI WSCHODNIMI.

Ciekawa i wyjątkowa zapewne forma monopolu kolejnictwa w komunikacji żeglugowej ma się prawdopodobnie powstać w żegludze pomiędzy portami bałtyckimi Niemiec a ich portami wschodnio-pruskimi. Tendencja bowiem rządu niemieckiego do przerzucenia całej komunikacji z Prusami Wschodnimi na drogę morską zagroziła dochodom niemieckiemu Towarzystwu Kolei Żelaznych. Stąd wyłoniło się takie rozwiązanie: ażeby uniknąć jeszcze i taryfowej wojny żeglugi morskiej z upadającym transportem kolejowym projektuje się oddanie monopolu komunikacji morskiej Towarzystwu Kolei Żelaznych. Ponieważ jednak kolej sama nie ma doświadczenia i nie jest przygotowana do prowadzenia spraw komunikacji żeglugowej, będzie ona spełniała raczej rolę instancji kontrulującej. Urzędowo jednakże komunikacja z Prusami Wschodnimi, o ile chodzi o towary, będzie miała charakter monopolu, o stawkach ustalanych przez kolej.

POPIERANIE ŻEGLUGI MORSKIEJ I BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W SOWIETACH.

Przy sprzedaży wschodnio-chińskiej kolei w Mandżuko — Japonii, związek sowiecki był zmuszony przyjąć do zapłaty budowane w Japonii mniejsze statki handlowe i rybackie. Poza tym szczególnym wypadkiem Sowiety jednak zasadniczo już więcej nie mają kupować statków zagranicą, lecz budować u siebie. Równocześnie wyznaczono jako program przejęcie 75 procent przewozów eksportowych związku pod sowiecką banderę. Dla osiągnięcia tego celu nie tylko służyć ma wprowadzenie nowego tonażu. lecz również lepsze wykorzystanie istniejącego, zwiększenie szybkości w podróżach i udoskonalenie mechanicznego przeładunku w portach.

POPARCIE PAŃSTWOWE DLA ŻEGLUGI W ESTONII.

Dekret prezydenta Estonii, zawierający nowe postanowienia o poparciu dla żeglugi, wszedł w życie. Kwota gwarancyjna na budowę lub nabycie statków handlowych zwiększona została z 1,8 mil. koron estońskich na 2,5 mil. koron. Z uwagi na zamierzenie uruchomienia nowych zagranicznych linij zwiększono kwotę subwencyjną z 200 tys. koron na 250 tys. koron rocznie. Uchwalono również zniżkę na drzewo z lasów państwowych dla potrzeb budownictwa okrętowego.

AKCJA ZA WPROWADZENIEM STALOWYCH POKRYW LUKOWYCH.

Na łamach „The Times" znany angielski konstruktor J. Isherwood nawiązując do okoliczności zatonięcia na Atlantyku statku „Isis" wraz z całą załogą na skutek rozbicia pokrywy lukowej ponownie energicznie propaguje stosowanie luk stalowych. Między in. p. Isherwood jest wynalazcą opatentowanego systemu lukowych pokryw stalowych. z których żadna nie zawiodła w ciągu trzyletniej służby i w chwili obecnej przedstawiają się one jak nowe. Główne obiekcje przeciwko pokrywom stalowym, — że rdzewieją, że są zbyt ciężkie i t. d., są nieuzasadnione. Zdaniem konstruktora konieczne jest, ażeby asekuratorzy Lloydu w warunkach ubezpieczenia umieścili specjalnie zredukowane stawki procentowe dla statków zaopatrzonych w pokrywy lukowe ze stali zamiast zwykłych drewnianych.

Niewątpliwie w ostatnich latach, w związku z podniesieniem przepisowej linii ładunkowej na statkach morskich, co pozwala na ich większe załadowanie, niebezpieczeństwo rozbicia zamkniętych luk przez falowanie jeszcze się zwiększyło. Toteż głos znanego konstruk-

tora wręg okrętowych specjalnego systemu, kształtu kadłuba okrętowego typu łukowatego i innych uwieńczonych powodzeniem wynalazków jest bardzo na czasie. Systemów pokryw stalowych dla luk okrętowych jest zresztą kilka i niewątpliwie tylko brakowi poparcia ze strony asekuracji morskiej przypisać należy trzymanie się zwykłych, wygodnych, ale w szczególnych warunkach działania dużej fali na załadowany statek, nieraz nie zapewniających bezpieczeństwa pokryw lukowych z luźnych sztuk drzewa, uszczelnionych brezentem.

SZYBKOŚĆ STATKU NA PRZECIWNEJ FALI.

Personel National Physical Laboratory w Anglii przeprowadził nowe serie doświadczeń na ośmiu statkach walczących z przeciwną falą, celem stwierdzenia jaki typ statku i kształt kadłuba traci w mniejszym stopniu szybkość na przeciwnej fali. Dane zostały uzupełnione w tanku doświadczalnym, nad modelami statków, poddanych sztucznie wywołanej przeciwnej fali.

Okazało się na ogół, że statki o małej szybkości mniej cierpią i mniej tracą szybkości na przeciwnej fali. Kształt statku nie powinien być zbyt pełny, nadbudówki również winny mieć linie odpływowe, a w każdym razie kształty gładkie, bez ścian poprzecznych całkowicie prostopadłych do działania wiatru. Właśnie działanie wiatru na statki o małej szybkości jest znaczne. Wybór maszyny ma również duże znaczenie, jak również wybór śruby. Najlepsze są maszyny, których ciśnienie w cylindrach może być zmieniane w znacznych granicach, to znaczy zmiana ilości obrotów wału śrubowego może być zmieniana bez dużych strat na wydajności maszyny; kształt śruby winien być również odpowiednio dobrany. W tych warunkach statek nie będzie zmuszony zmniejszać przesadnie obrotów maszyny „na zapas i może, oprócz wyjątkowo trudnych warunków, posuwać się naprzód z nieznaczną zmianą szybkości, nawet na dużej przeciwnej fali.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIDOKI ZBYTU ZIÓŁ LECZNICZYCH W KANADZIE.

Import ziół leczniczych do Kanady w roku 1935 przedstawiał wartość dol. 122.397 i pochodził z następujących krajów:

z Anglii	$ 2.936
ze Stanów Zjedn.	$ 91.077
z Azji i kraj. tropik.	$ 15.418
z Francji	$ 6.453
z Włoch	$ 2.916
z Niemiec	$ 2.360
z Jugosławii	$ 1.070
z innych państw	$ 167

Statystyki kanadyjskie nie wykazują przywozu z Polski, jak ujawniły jednak badania rynkowe, pewne ilości ziół z Polski przychodzą do Kanady drogą pośrednią.

Zaznaczyć należy, że handel ziołami nie jest zcentralizowany, znajduje się on w rękach szeregu firm, przy czym firm, które wyłącznie zakupują zioła, jest bardzo niewiele. Poza tym zainteresowane są odbiorem ziół apteki sprzedające zioła, hurtownie aptekarskie oraz laboratoria kupujące zioła dla przeróbki.

Wiele z tych firm kupuje zioła w małych ilościach od central handlu tymi artykułami w Nowym Yorku, import bezpośredni z zagranicy obejmuje z zasady ilości większe, poczynając od pół tony.

Badania co do możliwości zbytu ziół polskich muszą być przeprowadzone dokładnie na podstawie nadsyłanych próbek i wzorów.

Zioła importowane do Kanady są wolne od cła, o ile jednak były poddane jakiejś przeróbce (np. kruszenie, mielenie itp.), lub o ile przychodzą opakowane w paczki w formie, w jakiej mogą być sprzedawane, to podlegają opłacie celnej w wysokości 22½% ad valorem oraz 8% „sales tax“ i 3% „excistax“.

PRZEPISY DLA IMPORTU DO WŁOSKICH POSIADŁOŚCI W AFRYCE.

W związku z zainteresowaniem, jakie budzi Imperium kolonialne włoskie, a więc t. zw. Afryka Wschodnia włoska, w skrócie A. O. I. (Erytrea, Etiopia, Somalia) oraz Libia, wśród eksporterów odnośnie możliwości wymiany handlowej, podajemy przepisy, regulujące import do tych krajów.

Import towarów z zagranicy odbywać się może wyłącznie za zezwoleniem właściwego gubernatoratu w porozumieniu ze specjalnymi komisjami w tym celu utworzonymi. Zezwolenia takie wydawane są normalnie na okres 3 miesięcy. Przydział waluty na zapłatę towarów zagranicznych następuje z reguły, po zatwierdzeniu przez Komisję walutową, w formie otwarcia akredytywy przez miejscowy Bank Włoski, lub bank przez Bank Włoski upoważniony, który dokonywa wypłaty normalnie za przedstawieniem dokumentów załadowania. W każdym razie władze kolonialne wydają zezwolenia na import z zagranicy płatny w walucie obcej tylko wówczas, jeśli tego zachodzi wyjątkowa konieczność lub jeśli produkcja danego towaru nie pokrywa koniecznego zapotrzebowania kolonij.

Natomiast uzyskanie zezwolenia na przywóz towarów z zagranicy nie napotyka na trudności, o ile zapłata za nie następuje w drodze

clearingu, istniejącego pomiędzy danym państwem a Włochami, lub w drodze kompensacji prywatnej. Zaznaczyć jednakowoż należy, że zapłata w clearingu uskuteczniana być może tylko wtedy, gdy tego rodzaju klauzulę zawiera dany układ handlowo-płatniczy. Natomiast upoważnienia na przeprowadzenie kompensat prywatnych wydawane są w porozumieniu z Istcambi.

Eksport towarów z kolonij włoskich za granicę nie jest ograniczony żadnymi specjalnymi przepisami z wyjątkiem obowiązku cedowania waluty otrzymanej z eksportu na rzecz Banku Włoskiego. (Radca handlowy Ambasady R. P. w Rzymie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 LISTOPADA 1936 ROKU.

BELGIA. Z dn. 27 X 36 import mięsa został poddany specjalnej opłacie w wys. 0,50 fr. belg. od 1 kg, pobieranej przy uzyskiwaniu pozwoleń przywozu.

Ze względu na zniżkę cen kopalniaków na rynku rząd belgijski nosi się z zamiarem podwyższenia dotychczasowego kontyngentu na kopalniaki.

CZECHOSŁOWACJA. z dniem 10 XI 36 obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże: poz. 23 pszenica 25 Kc., poz. 24 żyto 38 Kc., poz. 25 jęczmień 36 Kc., poz. 26 owies 33 Kc.

Od dnia 10 XI 36 obowiązuje stawka celna na masło naturalne, świeże lub solone, też wytopione z poz. 88 w wysokości 630,— Kc.

Z dn. 1 IV 37 upływa termin ulgowego importu maszyn, potrzebnych na cele inwestycyjne przemysłowi czechosłowackiemu. Oczekiwane jest przedłużenie okresu ulgowego przywozu na przeciąg dalszych 2 lat.

ESTONIA. Dnia 27 ub. m. ogłoszone zostało rozporządzenie o bezcłowym wwozie szynek dla wyrobu konserw oraz zwrocie cła, pobranego od materiałów zużytych na opakowanie do konserw wyeksportowanych.

FRANCJA. Opłata licencyjna na węgiel została obniżona i wynosi 6 fr. od 1 tony węgla kamiennego z poz. 190 tar. celnej, z wyjątkiem popiołu.

Kontyngent na węgiel na okres bieżący został podwyższony do 180.000 ton.

„Journal Officiel“ z dn. 2 XI 36 ogłasza postanowienia w sprawie importu pszenicy w zamian za wywóz mąki i artykułów przemiałowych. Dalsze postanowienia w sprawie tych kompensat zawiera dekret z 5 XI 36. Poza tym w myśl dekretu z 3 XI 36 przywóz i wywóz pszenicy podlega systemowi pozwoleń, wydawanych przez „Office National Interproffessionel du Blè“. Monopol importu i eksportu obejmuje poza tym pszenicę, orkisz, ziarno mieszane, żyto w ziarnie, mąki, kasze, otręby i produkty uboczne.

HOLANDIA. Do parlamentu został wniesiony projekt przedłużenia ustawy o pełnomocnictwach dla rządu w dziedzinie zmian celnych do 1 I 42.

W myśl zarządzenia król. z dniem 7 XI 36 zastosowany został clearing w stosunku do Hiszpanii, Wysp Balearskich i Kanaryjskich oraz Marokka Hiszp. Należności za towary importowane są wpłacane do Hol. Instytutu Clearingowego.

Dekretem z dnia 3 XI 36 zniesiony został kontyngent na wszelką odzież z materiałów zawierających gumę (Nr stat. hol. 753 i 755).

Z dn. 3 bm. została zniesiona t. zw. opłata kryzysowa od kawy.

INDIE HOLENDERSKIE. Kontyngentowanie importu piwa zostało przedłużone na okres od 13 X 36 do 12 X 37. Ilość dopuszczona w okresie tym do przywozu wynosi 3,68 miliona litrów.

Zamierzone jest wprowadzenie ceł wywozowych dla produktów indo-holenderskich, z wyjątkiem m. in. skór, gałki muszkatułowej, pieprzu białego, ryżu łuszczonego, smoły, drzewa, kaszy, olejków eterycznych, cukru, tytoniu jawajskiego, bambusu, trzciny, czystego złota i srebra.

JAPONIA. Z dn. 1 IV 37 przeprowadzona ma być rewizja stawek taryfy celnej w kierunku ich znacznego podwyższenia pod kątem ochrony krajowego przemysłu oraz wzmożenia dochodów skarbowych. Zwłaszcza podwyższone mają być stawki celne od artykułów luksusowych.

KANADA. Ogłoszona została lista wyrobów hutniczych gorąco walcowanych żelaznych i stalowych (teówki i kątowniki), których produkcja rozwinęła się w Kanadzie i które dzięki temu korzystać będą z pełnej ochrony celnej.

MEKSYK. Z dn. 1 IX 36 nastąpiła zmiana art. 131 i 172 ustawy celnej w sprawie wystawiania faktur handlowych.

Cło importowe na żelazo i stal zostało obniżone z 9 na 6 pesów od 100 kg brutto.

NICARAGUA. Z dn. 15 X 36 zostały zmienione podstawy gospodarki dewizowej. Dotychczasowy przepis o konieczności odstępowania 100% dewiz pochodzących z eksportu po kursie oficjalnym został zniesiony, natomiast 70% wpływów z eksportu produktów krajowych mogą eksporterzy odstępować firmom importowym na regulowanie ich należności po kursie wolnym. Pozostałe 30% należy odstępować Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym (110 cord. = 100 dol. U. S. A.). Z wpływów tych będą regulowane należności importowe powstałe do 15 X 36 oraz zobowiązania finansowe rządu.

NIEMCY. W dn. 6 XI 36 został ogłoszony zakaz przywozu nasion i szyszek z drzew iglastych.

Stosowanie kl. n. u. dla towarów niemieckich zostało przedłużone do 1 XII 1936 r.

RUMUNIA. Z dn. 9 bm. uległa zmianie ewaluacja celna obsadek drewnianych do piór oraz różnego rodzaju szpilek, agrafek, haftek, zapinek i t. p. do odzieży i do włosów.

SYRIA-LIBAN. Z dn. 27 X 36 podwyższone zostały wszystkie stawki specyficzne o 15 proc. Cłom specyficznym podlegają przede wszystkim środki spożywcze, artykuły kolonialne, materiały budowlane.

Według orzeczenia Komisarza Gen. z dn. 27 X 36

zwolniony został od ceł importowych przywóz do Syrii i Libanu niektórych maszyn rolniczych.

SZWAJCARIA. Z dn. 10 XI 36 postanowiła Rada Związkowa wprowadzić podwyżkę ceł wywozowych dla starego żelaza i odpadków (2 fr. szw. od 100 kg), odpadków włókienniczych (z 30 na 150 fr. szw.), następnie makulatury, odpadków ołowianych, odpadków aluminium i siarczanu miedzi. Cło wywozowe na nikiel zostało zniesione.

Rozporządzenie z dn. 1 listopada br. ustaliło, że pozwolenie na przywóz cukru, słodu i olejów smarzonych udzielane będą nadal nie tylko firmom dotychczas uprawnionym do importu, ale wszelkim firmom z danej branży w granicach kontyngentów przyznanych poszczególnym krajom. Nowe zarządzenie umożliwia przenoszenie pozwoleń importu z jednej firmy na drugą.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Wosk wwożony dla celów produkcji środków do czyszczenia zwolniony został od cła.

WIELKA BRYTANIA. Wniesiony został projekt podwyższenia cła na blachę i płyty cynkowe.

WŁOCHY. Z dn. 2 XI 36 weszły w życie obniżone ponownie stawki celne na pszenicę, kukurydzę, mąkę pszenną i kukurydzianą, grysik, ciasto z mąki pszennej, chleb i suchary. Zarządzenie celne ma na celu przeciwdziałanie zwyżce cen.

Jednocześnie ustalone zostały zasady taryfikacji i zwolnienia od cła olejów mineralnych oraz ich odpadków z destylacji.

Faszystowski Instytut dla Wymiany z Zagranicą ogłosił, że prywatne transakcje kompensacyjne są dozwolone tylko w wymianie z krajami, z którymi w układach rozrachunkowych znajduje się odpowiednie postanowienie, a więc wobec: Polski, Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Estonii, Danii, Finlandii, Francji, Niemiec, Grecji, Irlandii, Jugosławii, Litwy, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii, Turcji i Węgier. Kompensaty takie odbywają się w ramach kontyngentów dodatkowych, przy czym rozrachowywane są w obrocie clearingowym. Poza tym dozwolone są w obrotach z krajami, z którymi obrót odbywać się może tylko w ramach transakcyj kompensacyjnych, a więc z Angolą, Boliwią, Chile, Costa Ricą, Ekwadorem, Hondurasem, Iranem, Mozambikiem, Nicaraguą i Paragwajem.

Narodowy Instytut dla Wymiany z Zagranicą upoważnił banki dewizowe do przydziału dewiz do wysokości 2.000 lirów z rozporządzalnych kwot. Przydziały dewiz nie mogą następować w stosunku do Belgii, Danii, Półn. Irlandii, Luksemburga, Holandii, Portugalii i Hiszpanii, ponieważ z krajami tymi nie ma układów, regulujących wymianę towarową.

Ustawa-dekret z dn. 15 ub. m. znosi cło 15% na monety srebrne, posiadające kurs legalny.

Ustanowiony został kontyngent na bezcłowy wwóz 40.000 t. surowego azotanu sodowego.

Ustawa-dekret z 15 ub. m. zezwala na tymczasowy (uszlachetniający) wwóz naczyń szklanych dla konserw pomidorowych, fornierów, ołowiu, koksu, szmerglu, cynku, tlenku, antymonu, korundu, karborundu i trójchlorku fosforu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Istnieją możliwości zbytu wodomierzy i gazomierzy na rynkach, greckim i bułgarskim. P/26543/95/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem z Polski naczyń emaliowanych. P/28371/44/Ro.

Na eksport do Peru poszukuje firma tamtejsza skór jagnięcych na rękawiczki glansowane. P/28663/58/M.

Firma chińska poszukuje skór zamszowych do czyszczenia samochodów na dostawy dla garaży miejscowych. P/29227/58/M.

Firma w Bejrucie nawiąże kontakt z eksporterami: art. szklanych, włókienniczych, branży drzewnej, różnych konserw i rękawiczek skórzanych. E/28927/4E/KL.

Firma syryjska interesuje się importem tkanin ubraniowych, stożków wełnianych i rękawiczek skórzanych. E/28327/2/4E.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy podatkowe

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1937.

Na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przem. (Dz. U. R. P. z r. 1936, Nr 46 poz. 339) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27 listopada br. L. D. V 44 684/436 zarządziło ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1937. Najgłówniejsze ustępy wspomnianego okólnika poniżej podajemy, odsyłając zainteresowanych pełnym tekstem do Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu Nr 32, poz. 978.

I. Z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) zezwala się na prowadzenie:

1. na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kategorii pierwszej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A. rozdział VII kategoria pierwsza taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 300.000,— złotych.

2. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii drugiej przedsiębiorstw handlowych:

a) hurtowni wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, utrzymujących oddziały (filie);

b) przedsiębiorstw kinematograficznych, wymienionych w cz. II lit. A. rozdział XVI kategoria pierwsza taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przkracza w stosunku całorocznym kwoty 100.000,— złotych;

c) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria pierwsza taryfy, o ile zatrudniać będą najwyżej do 25 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, w tych zakładach pracujących.

5. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw handlu towarowego, wymienionych w cz. II lit. A rozdział I kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000 złotych;

b) przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w ciągu 1937 roku sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom oraz nowopowstających w 1937 roku, które prowadzić będą, między innymi, również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom;

c) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych na rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 25.000,— złotych;

d) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile zakłady te bez wyszynku trunków zatrudniać będą najwyżej do 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących;

e) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile przedsiębiorstwa te prowadzą sprzedaż następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego oraz o ile zatrudniają od 4 do 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach.

i) księgarni, wymienionych w cz. II lit. A rozdział XII, kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000 złotych.

6. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii czwartej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw, wymienionych w części II lit. A taryfy, rozdziały:

I kategoria trzecia (handel towarowy),
VIII (sale bilardowe),
X kategoria trzecia (hotele, pokoje umeblowane, zajazdy i gospody),
XI kategoria trzecia (pensjonaty i pokoje umeblowane ze stołowaniem),
XII kategoria trzecia (księgarnie),
XIII kategoria trzecia (zakłady lecznicze),
XVI kategoria trzecia (przedsiębiorstwa kinematograficzne),
XVII kategoria trzecia (przedsiębiorstwa teatralne (cyrki, ogródki i sale ze scenami),
XIX (wrotniska i ślizgawki),
XXI kategoria trzecia (wydawnictwa utworów drukowanych),

o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 15.000 złotych.

8. na podstawie jednego świadectwa przemysłowego, nabytego dla księgarni:

a) księgarni wraz z uboczną sprzedażą materiałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za rok 1935 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000,— złotych, i

b) wypożyczalni książek, mieszczących się w jednym lokalu z księgarnią i należących do tego samego właściciela; do osób zatrudnionych w księgarni należy w tym wypadku zaliczać również osoby zatrudnione w wypożyczalni, a za obrót, stanowiący podstawę do ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, przyjmować obrót łączny z księgarni i z wypożyczalni.

10. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii obowiązującej w okresie od dn. 1 stycznia 1936 r. do dnia 30 czerwca 1936 r. z ważnością na cały rok 1937 przy zastosowaniu ulg z okólników z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 33, poz. 752 (cena 0,75 zł) i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 6, poz. 196 (cena 0,75 zł):

przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz .II. lit. C rozdziały XVIII i XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te mają prawo do ulg udzielonych okólnikiem z dnia 25 czerwca 1936 r. L. D. V. 40074/4/36 w związku z akcją zwalczania bezrobocia (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 17, poz. 546 (cena 0,75 zł) i zatrudniać będą co najmniej w I kwartale 1937 r. ilość robotników przekraczającą najwyższą normę zatrudnienia w okresie I półrocza 1936 r., przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada

1935 r. L. D. V. 31634/4/35 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 33, poz. 752 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 6 poz. 196).

13. na podstawie świadectwa przemysłowego czwartej kategorii przedsiębiorstw przemysłowych:

przedsiębiorstw wykonywania filmów dla kinematografów, wymienionych w cz. II lit. C rozdział XVII taryfy;

II. Na skutek indywidualnych podań płatników upoważnia się:

1. Izby skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do zezwalania:

a) na prowadzenie przedsiębiorstw wymienionych w części II lit. A rozdziały: I, VII, X, XI, XII, XIV, XVI, XVII i XXI taryfy na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej lub półrocznego (za cenę półrocznego) kategorii drugiej zamiast ustawowo przewidzianej kategorii drugiej w przypadkach nie podpadających pod ulgi lub nie objętych ulgami w części przedsiębiorstwa w latach 1936 lub 1937;

b) na prowadzenie przedsiębiorstw ekspedycyjnych i przewozowych — na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość obrotów ustalonych za rok 1935, względnie obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku w przedsiębiorstwach nowopowstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 10.000,— złotych;

c) na prowądzenie przedsiębiorstw ekspedycyjnych i przewozowych — na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kategorii drugiej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość obrotów ustalonych za rok 1935, względnie obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku w przedsiębiorstwach nowo powstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 20.000.— złotych;

d) na prowadzenie nowopowstałych (uruchomionych w latach 1936 lub 1937) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w części II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii czwartej, o ile wysokość obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 5.000 złotych.

Uwagi do okólnika.

1. Za obrót, stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectwa przemysłowego na rok 1937, uważa się:

a) w przedsiębiorstwach opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie ryczałtu (rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 lutego 1936 r. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 98)

według	grupy	1	sumę	zł	1.300
,,	,,	2	,,	,,	2.000
,,	,,	3	,,	,,	2.600
,,	,,	4	,,	,,	3.200
,,	,,	5	,,	,,	4.000
,,	,,	6	,,	,,	5.000
,,	,,	7	,,	,,	6.000
,,	,,	8	,,	,,	7.000
,,	,,	9	,,	,,	8.000
,,	,,	10	,,	,,	9.000
,,	,,	11	,,	,,	10.000
,,	,,	12	,,	,,	12.000
,,	,,	13	,,	,,	14.000
,,	,,	14	,,	,,	16.000
,,	,,	15	,,	,,	18.000
,,	,,	16	,,	,,	20.000
,,	,,	17	,,	,,	23.000
,,	,,	18	,,	,,	26.000
,,	,,	19	,,	,,	29.000
,,	,,	20	,,	,,	32.000
,,	,,	21	,,	,,	35.000
,,	,,	22	,,	,,	38.000
,,	,,	23	,,	,,	41.000
,,	,,	24	,,	,,	44.000
,,	,,	25	,,	,,	47.000
,,	,,	26	,,	,,	50.000

b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za rok 1935, osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających jak również i nie podlegających podatkowi scalonemu; w przedsiębiorstwach, prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego oraz w hurtowniach wyrobów monopolu solnego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

7. Ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw wykonywanych w 1937 roku sezonowo mogą być udzielane jedynie na skutek indywidualnych podań płatników (część II okólnika).

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE.

Połowy listopadowe dały według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 2 281.320 kg ryb morskich wartości 835.384 zł. w tym 1.070.200 kg. wartości 535.100 zł przypada na połowy północnomorskie śledzi, 4.100 kg wartości 820 zł na połowy bornholmskie, 1.207.020 kg wartości 299.464 zł na połowy przybrzeżne. O ile po-

łowy dalekomorskie śledziowe wypadły pomyślnie (10.702 kanties, to znaczy beczek morskich), to połowy bornholmskie dały wyniki 4 razy słabsze niż w zeszłorocznym listopadzie.

Połowy przybrzeżne można uważać za pomyślne, mimo że są ilościowo o 47 tys. kg słabsze niż w listopadzie ub. roku. Nie zawiodły szproty, których złowiono 1.022.000 kg, co prawda o 97 tys. mniej niż w listopadzie ub. roku, ale wyrównane to zostało pomyślniejszymi o wiele połowami płastug, łososi i mielnic, oraz dorszy, a tylko połowy węgorzy i słodkowodnych były słabsze. Ceny uzyskiwane przy sprzedaży były na ogół wyższe niż w listopadzie ub. roku, i to na szproty o 15 proc., na śledziki, których złowiono o 30 procent mniej niż w ub. roku — o tyleż procent wyższe ceny, na łososie — o 30 procent, otrzymując przeciętnie 6 zł za kg, sieję o 60 procent, na szczupaki i okonie 15 procent, lecz na węgorze i na płotki niższe od zeszłorocznych średnie ceny. W rezultacie całe połowy miały wartość o 35 tys. złotych wyższą od zeszłorocznych listopadowych połowów.

Pamiętać należy, że zeszłoroczny listopad dał niespodziewanie duże połowy szprotów, rozpoczynając wczesny sezon zimowych połowów tej ryby i dorównanie niemal całkowite tym wczesnym zeszłorocznym połowom w listopadzie bieżącego roku jest zapowiedzią *pomyślnych połowów.* Konsumpcja szprota wędzonego niewątpliwie się rozwija i jeśli tylko tegoroczny sezon nie da znacznego spadku połowów, ani ich znacznej zwyżki, na co na razie się nie zapowiada, to będziemy mieli lepiej wyrównane ceny, aniżeli podczas sezonów poprzednich, co pozwoli na normalniejszą pracę tak rybaków, jak i wędzarń wybrzeża.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość podana w kg, wartość w nawiasie w grosz. za kg: szproty 1.022.000 (23), łososie 1.130 (600), mielnice 3.770 (180), troć 270 (400), płastugi: stornia 27.090 (40), zimnica 410 (30), gładzica 50 (40), skarp 860 (60), śledziki 21.600 (40), węgorze 630 (140) wątłusze, dorsze 129.990 (20), sieja 540 (160), szczupaki 1.260 (160), okonie 400 (60), płocie 50 (30), certy 1.070 (40). Ilość sztuk: łososie 132, troć 98, mielnic 7.752, sieja 781.

Z poszczególnych miejscowości na pierwszym miejscu znajduje się Hel z 550.150 kg o wartości 136.106 zł (stanowi to jednak spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym o 300.000 kg). Na drugim miejscu idą miejscowości półwyspu od Jastarni do W. Wsi: 299.390 kg, 71.091 zł (wzrost prawie o 100 procent). Dopiero na trzecim miejscu znajduje się Gdynia: 229.330 kg o wartości 56.298 zł tj. mniejsze o 62.000 kg połowy od roku ubiegłego w listopadzie. Dalsze miejsce zajmują miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do Karwi: 85.850 kg — 18.389 zł, czyli dwukrotny wzrost dzięki zwiększonym połowom dorszy. Czterokrotne zwiększenie wykazują miejscowości nad Zatoką: od Pucka do Obłuża: 42.300 kg — 17.580 zł.

Podział zbytu połowów przybrzeżnych, gdzie szproty stanowią 84% ogólnej ilości, wykazuje znaczenie przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu, który odebrał: 1.010.180 kg ryb o wartości 237.182 zł. Do Gdańska sprzedano 10.130 kg o wartości 5.734 zł (listopad 1935: 4.420 kg wartości 1.632 zł), a w stanie świeżym na rynku miejscowym resztę tj. 190.810 kg — 57.368 zł.

Wzrost wywozu tłumaczy się większymi połowami łososi i mielnic, wywożonych do Gdańska.

Wobec dokonanej dalszej rozbudowy wędzarń na wybrzeżu złowione szproty nie mogły pokryć zapotrzebowania, a wędzarnie uzupełniały swą pracę zwiększoną przeróbką śledzi importowanych.

KRONIKA.

WAHANIA CEN IMPORTOWANYCH Z ANGLII ŚWIEŻYCH ŚLEDZI.

Świeże śledzie w lodzie należą do najtańszego surowca rybnego importowanego z zagranicy dla potrzeb przemysłu rybnego. Gdy nie ma szprotów, jest to jedyny sposób zatrudnienia placówek przetwórczych. Nie jest więc rzeczą obojętną, w jaki sposób rozwija się import świeżych śledzi.

Kończący się sezon śledzi świeżych sprowadzanych z Anglii nasuwa szereg myśli i uwag, które należy rozpatrzyć w przededniu sezonu norweskiego. Należy podkreślić, że w stosunku do lat poprzednich przywóz śledzi świeżych z Anglii powiększył się znacznie, nie osiągając jednak swych możliwości, wobec zamieszania wytworzonego przez importerów.

Tak, jak w połowach szprotowych, tak i przy importowanych świeżych śledziach o zwiększeniu możliwości sprzedaży decyduje cena, która musi być utrzymywana na stałym poziomie. Wówczas poszczególne placówki przemysłu rybnego mogą mieć pewną kalkulację, a sprzedawcy wędzonych, smażonych, czy marynowanych śledzi mogą liczyć na swoich stałych odbiorców. Ludność przyzwyczaja się do artykułu, który dostaje po nie zmieniających się cenach. Jeśli tą prostą prawdę zrozumiano i przyjęto przy gospodarce szprotowej, to niestosowanie jej do śledzi świeżych importowanych naraziło przemysł na brak zarobku i na zupełne zamieszanie przy końcu sezonu. I tak jak nie można uważać za zdrowy objaw istnienie monopolu i wygórowanych cen przy imporcie świeżych śledzi, tak znowu nie jest dobrodziejstwem konkurencja między importerami, prowadząca do bezplanowego zarzucania rynku towarem po coraz to innej cenie. Tym bardziej jest to niebezpiecznym tak dla importerów, jak i dla przemysłu rybnego, gdy jedna z firm importu otrzymując towar w komis, uprawia zabawę na koszt eksportera angielskiego. Dla takiej firmy kalkulacja jest niepotrzebną, a jedyną bronią przed taką firmą to niedawanie jej pozwoleń przywozu. Tak więc miniony sezon udowodnił, że monopol i wygórowane ceny dadzą się usunąć przez utworzenie firm konkurencyjnych, a zmieniające się ceny i bezplanowy przywóz niszczą wszystkie korzyści, jakie mogła dać zniżka cen, będąca wynikiem działania firm importujących śledzie świeże w lodzie.

(Komunikat Portu Rybackiego).

WYDAWNICTWA

GOSPODARCZA SŁUŻBA INFORMACYJNA.

W końcu października br. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie rozpoczęła wydawanie biuletynu p. n. Gospodarcza Służba Informacyjna. Wydawnictwo to ma na celu zapełnienie istniejących luk w obsłudze informacyjnej kierowników warsztatów pracy i zrzeszeń gospodarczych co do wszelkich przepisów, dotyczących obrotów handlowych z zagranicą (reglamentacji przywozu, handlu kompensacyjnego, transakcyj wiązanych, eksportu, ceł i procedury celnej), handlu wewnętrznego i administracji przemysłowej, podatków, ubezpieczeń społecznych i ochrony pracy, jak również zmian w taryfach kolejowych, frachtach morskich i opłatach ekspedycyjnych.

Poza ustawami i rozporządzeniami publikowanymi w Dzienniku Ustaw i Monitorze Polskim, a komentowanymi w poważnych czasopismach fachowych istnieje znaczna ilość nowych instrukcyj, okólników, wskazówek i orzeczeń władz, które najczęściej uchodzą uwagi zainteresowanych, nawet prenumerujących dzienniki urzędowe ministerstw. Niektóre resorty dzienników takich w ogóle nie wydają i okólniki ich, nawet jeśli posiadają znaczenie dla sfer gospodarczych — w praktyce nie dochodzą do wiadomości tych sfer. Ten stan rzeczy stanowi dla warsztatów pracy źródło poważnych trudności, powodując niejednokrotnie wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom z powodu ich nieznajomości, a następnie — dotkliwe nieraz konsekwencje popełnionych błędów.

Zadaniem Gospodarczej Służby Informacyjnej, powołanej do życia przez Izbę P. H. w Warszawie, jest sprawne i szybkie zbieranie u źródeł wszystkich, nadających się do rozpowszechniania informacyj o przepisach, interesujących sfery gospodarcze, a następnie podawanie ich bezpośrednio (dwa razy na tydzień) w formie fachowo, lecz przystępnie opracowanych streszczeń — czytelnikom biuletynu.

Zakres przedmiotu i poziom biuletynów G. S. I., przeznaczonych dla ogółu sfer gospodarczych, winien przy tym odpowiadać różnorodnym zainteresowaniom i potrzebom większych, średnich i małych przedsiębiorstw poszczególnych branż przemysłu, handlu i usług.

Prenumerata roczna biuletynu wynosi zł 30,—, półroczna zł 25, miesięczna zł 5. Adres wydawnictwa: Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, Wiejska 10. Konto w P. K. O. nr 18 750

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	7. 12. 14. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska. S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	9. 12. 16. 12.
--		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	PITEA ALWIRA RUSS l. s. ok.	11. 12. 18. 12
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	7. 12. 14 12.	**Tallinn** *(Żegluga Polska. S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	9. 12. 16. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA JÄRVAMAA	12. 12. 24. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12. 27. 12.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12. 28. 12.
		ŁOTWA		
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12. 27. 12.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12. 28. 12.
PIONIER I	21. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	10. 12. 24. 12.
		LITWA		
PIONIER I	21 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	10. 12. 24. 12.
MARIEHOLM*	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	11. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12 27. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12 28. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	14. 12. 28. 12.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	16. 12. 30. 12.
MARIEHOLM*	11. 12.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM*	11. 12.
IWAN	7. 12. 21. 12.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	7. 12. 21. 12.
BLENDA	14. 12. 28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	16. 12. 30. 12.
EGON* LIBAU	14. 12. 21. 12.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	14. 12. 21. 12.
		NIEMCY		
KÄTE TCZEW ALBERT	12. 12. 15. 12. 19. 12.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	KÄTE TCZEW ALBERT	12. 12. 15. 12. 19. 12.
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.
		DANIA		
SLEIPNER	9. 12. 16. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	10. 12. 17. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	9. 12. 23. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	9. 12. 23. 12.
		NORWEGIA		
BATAVIA BORGILA	14. 12. 21. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA BORGILA	14. 12. 21. 12.
URSA	21. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	JAEDEREN URSA	12. 12. 28. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		
		co 2 tygodnie		
LECH*	13. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	10. 12.
BALTROVER*	20. 12.	co 2 tygodnie	LECH*	17. 12.
		Hull		
LUBLIN*	13. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	10. 12.
LWÓW*	20. 12.	co tydzień	LUBLIN*	17. 12.
		Manchester/Liverpool		
KNUD	11. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KNUD	11. 12.
HINDSHOLM	16. 12.	co 1—2 tygodnie	HINDSHOLM	16. 12.
MINORCA	11. 12.	**Leith/Grangemouth**		
HELDER	18. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	MINORCA	12. 12.
		co tydzień	HELDER	19. 12.
		Bristol i Cardiff		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU	ok. 22. 12.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
IRENE	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	IRENE	9. 12.
STATEK	16. 12.	co tydzień	STATEK	16. 12.
		Rotterdam		
PUCK	15. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	16. 12.
CHORZÓW	22. 12.	co tydzień	CHORZÓW	23. 12.
NEPTUN	10. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEPTUN	10. 12.
OREST 1. s.	17. 12.	1—2 razy w tygodniu	OREST 1. s.	17. 12.
LEDA 1. s.	19. 12.		LEDA 1. s.	19. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUTT	13. 12.	co 10—11 dni	BUTT	14. 12.
WIBORG	19/21. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WALBORG	15. 12
		co 16/18 dni	WIBORG	19/21. 12.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	15. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLASK*	16. 12.
HEL	22. 12.	co tydzień	HEL	23. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUTT	13. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	14. 12.
—		*(Rummel & Burton)*		
		co 3 tygodnie		
KODUMAA	9. 12.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	23. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
WARSZAWA	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	WARSZAWA*	18. 12.
	29. 12.	co 2 tygodnie		1. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
MAGNUS	12. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	MAGNUS	15. 12.
SKJOLD	26. 12.	co 2 tygodnie	SKJOLD	27. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
AUG. SCHULTZE	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	AUG. SCHULTZE	11. 12.
LISBOA	24. 12.	co 2 tygodnie	LISBOA	24. 12.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	ok. 16. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie**	EUDORA	ok. 16. 12.
NEREIDA	druga połowa stycznia	*Rummel & Burton* co 4 tygodnie	NEREIDA	druga połowa stycznia
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	12/14. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	GALLIA	12/14. 12.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
ERLAND*	9. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	VIKINGLAND*	9. 12.
TOURLIANI	11. 12.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	VINGALAND*	6/7. 1.
GUNBORG	21. 12.	co 1—2 tygodnie	VASALAND*	30/31. 1.
		Alexandria. Jaffa. Haifa. Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		Alexandria. Jaffa. Haifa. Beyrouth, Saloniki		
LECHISTAN	16. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)*	LECHISTAN*	ok. 18/19. 12.
LEWANT	16. 1.	co miesiąc	LEWANT*	19/21. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	PIŁSUDSKI*	12. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	5. 1.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)	SCANSTATES*	9. 12
CLIFFWOOD*	12. 12.	*(American Scantic Line)*	SCANMAIL*	15. 12.
SCANYORK*	19. 12.	co tydzień	CLIFFWOOD*	22. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
AUG. SCHULTZE	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AUG. SCHULTZE	11. 12.
LISBOA	24. 12.	co 2 tygodnie	LISBOA	24. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
KR. MARGARETA	20. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	KR. MARGARETA	
		co 3 tygodnie		30. 12/2. 1.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
HERAKLES	15. 12.	co 2 tygodnie	BORE VIII	18. 12.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	KOŚCIUSZKO*	19. 12.
PUŁASKI*	11. 1.	co 6 tygodni	STATEK połowa grudnia	
			PUŁASKI*	19. 1.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KAAPAREN	30. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co miesiąc	KAAPAREN	30. 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	TEUCER	12. 12.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	CYCLOPS	9. 1.
		co 3 tygodnie	STATEK	6. 2.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	18. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
TITANIA	17. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TROLLEHOLM	ok. 19. 12.
TAURUS	19. 12.	co 3—10 dni na wejściu	TOPEKA	18. 1.
VASAHOLM	29. 12.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
CITY OF JOLIET	15. 12.	*Southern States Line*	CITY OF JOLIET	15. 12.
CRIPPLE CREEK	30. 12.	co 2—4 tygodnie	CRIPPLE CREEK	30. 12.
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	P. N. DAMM	15/17. 12
		Linia Meksykańska Towarzystwa		
—		*Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe*	ALSSUND	ok. 28. 1.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

10 grudnia:

s/s NEPTUN lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MARION TRABER po węgiel, MEW.
s/s KNUT ze złomem. PAM.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool i Swansea dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s AUGUST SCHULTZE lin. z portów Portugalii i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s TOURLIANI lin. dodatk. z portów Lewantu, tylko dla wyładunku, Polska—Lewant.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s PITEA lin. po ładunek do południowej Finlandii, Lenczat.
s/s SIXTEN po węgiel, PAM.
s/s IRENE MARIA po wyładowaniu rudy, po węgiel, Lenczat.

12 grudnia

s/s KOSCIUSZKO lin. z Ameryki Południowej z pasażerami i towarami. Gdynia Amer. L. Ż.
s/s GALLIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s ALBANIA lin. z ładunkiem z portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Jorku, tylko dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.
s/s KÄTE lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.
s/s FREDENSBORG po drzewo, PAM.

13 grudnia:

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania. Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania,
s/s CILTVAIRA po węgiel. Bergenske.
Polbrit.
s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

14 grudnia:

s/s HERAKLES lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania. Wolff.
s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s LISTER po węgiel, Bergenske.

15 grudnia:

s/s SCANMAIL lin. po ładunek do N. Jorku i Filadelfii, American Scantic Line.
s/s P. N. DAMM lin. po ładunek do Houston. Galveston, N. Orleans. PAM.
s/s CITY OF JOLIET lin. z Houston, Galveston. N. Orleans dla wy- i załadowania, PAM.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i załadowania, oraz przyjęcia emigrantów, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

16 grudnia:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool i Swansea dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s LECHISTAN lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold
s/s EUDORA lin. z portów adriatyckich. tyreńskich i sycylijskich Italii. dla wy- i załadowania. Rummel & Burton.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s POZNAŃ z kamieniami, PAM.

17 grudnia:

m/s TITANIA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s OREST lin z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.

18 grudnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio. Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth. Reinhold.
s/s ALWINE RUSS lin. po ładunek do południowej Finlandii, Lenczat.
s/s ILSNIS po węgiel, Bergenske.

NIEUZASADNIONE CENY NA POMARAŃCZE PALESTYŃSKIE DLA POLSKI.

Jeszcze nie przeszedł w zapomnienie układ kompensacyjno-clearingowy z Bankiem Boavista w Rio de Janeiro, który zamiast korzyści, przyniósł gospodarstwu krajowemu znaczne straty (musieliśmy płacić wyższe ceny za kawę prawie o około 14% niż inne kraje), a obecnie mamy do zanotowania drugi podobny układ kompensacyjny, na którym Polska ma także dołożyć. Układem tym jest kompensata z Palestyną — komplety skrzynkowe za pomarańcze.

Od dwóch lat importowaliśmy pomarańcze palestyńskie w drodze tak zwanej kompensaty towarowej. Mianowicie eksporterzy pomarańcz palestyńskich, którzy zakupywali w Polsce komplety skrzynkowe otrzymali w zamian za to prawo importu pomarańcz do Polski w stosunku do ilości odebranych od nas kompletów skrzynkowych, a to dlatego, aby w ten sposób mogli sobie wyrównać straty, jakie „rzekomo" ponosili na imporcie kompletów skrzynkowych z Polski. Ceny za pomarańcze wysyłane do Polski były wyższe o 1,6 do 2 sh. na skrzynce niż dla innych krajów. Takie obciążenie importu nie było zbyt wygórowane i importerzy krajowi płacili wyższą tę cenę bez oporu. Palestyńscy importerzy skrzynek polskich zrozumieli lub też zostało im to podsunięte przez ich przedstawicieli w Polsce, że na transakcjach kompensacyjnych z Polską mogą dużo zarobić, o ile dobrze pokierują sprawą, i zabrali się zatem do dzieła.

Importerzy palestyńscy płacą w Polsce za komplety skrzynkowe w roku bieżącym 9,3 d. za jeden komplet i w żadnym innym kraju nie zakupiliby tak tanio tego towaru, jak u nas. Pomimo, że obecne ceny eksportowe na komplety z powodu zwyżki cen surowca wynoszą 15—16 d. za komplet, eksporterzy polscy wywiązują się z przyjętych na siebie zobowiązań i dostarczają nadal skrzynki po starej cenie, tak, że odbiorcy naszych skrzynek nie tylko, iż w roku bieżącym nie ponoszą na imporcie towaru z Polski żadnych strat, ale nawet na tym dobrze zarabiają. Mimo tego jednak, odbiorcy ci występując po stronie eksportu, zamiast utrzymania stosunku cen pomarańcz dla rynku polskiego na poziomie cen dla innych krajów, żądają za skrzynię pomarańcz od polskich importerów 13 do 14 sh. fob porty palestyńskie. Przy bezpośrednim zakupie pomarańcz w Palestynie poza kompensatą, importer polski może dostać pomarańcze już po cenie 7 wzgl. 8/- sh. za skrzynię. Po takiej cenie sprzedają eksporterzy palestyńscy pomarańcze do innych krajów. Z przytoczonych cyfr wynika, że eksporterzy pomarańcz palestyńskich podnieśli cenę dla rynku polskiego o około 80—85% w stosunku do innych krajów, czyli zaczęli wykorzystywać swoje monopolistyczne stanowisko importowe (przy kompesacie importer polski może tylko zakupić towar u eksportera palestyńskiego, który odbiera od nas komplety skrzynkowe). Stan ten nie powinien być w żaden sposób tolerowany. Konsument polski nie jest przecież tak bogaty, ażeby mógł płacić aż tak wygórowane ceny za pomarańcze palestyńskie.

Na płacenie haraczu dla agentów monopolistycznego importu Polska nie może sobie pozwolić. Skoro palestyńskie firmy eksportowe, którym przyznano kontyngent importu pomarańcz do Polski, wykorzystują sami lub też za pośrednictwem swoich agentów sytuację, należy dopuścić import pomarańcz z wolnej ręki, tj. zezwolić importerom polskim na zakup towaru bezpośrednio w Palestynie u innych eksporterów.

Twierdzenia obecnych eksporterów pomarańcz, że nie będą w przyszłości zakupywali kompletów skrzynkowych w Polsce nie należy brać na serio, gdyż z uwagi na niższe ceny naszych kompletów skrzynkowych niż w innych krajach, w ich własnym interesie będzie import kompletów z Polski. Znamy przecież dobrze importerów palestyńskich z tego, że gdy chodzi o cenę importowanego towaru i jego jakość, to zakupują go w tym kraju, gdzie jest on najtańszy i najlepszy.

Skoro eksporterzy palestyńscy, którzy uzyskali prawo importu pomarańcz do Polski nie zniżą ceny dla rynku polskiego do poziomu cen, po jakich sprzedają towar ten na inne rynki, miarodajne czynniki winny zezwolić odbiorcom polskim na zakup pomarańcz poza kompensatą. Leży to w interesie konsumenta oraz w interesie zmniejszenia wywozu dewiz za granicę.

Sądzimy, że miarodajne czynniki zajmą się jak najrychlej powyższą sprawą, a o ile okazałoby się, że odnośny haracz nałożyli eksporterzy na pomarańcze na skutek żądań swoich przedstawicieli w Polsce, to tych ostatnich nie tylko, że należałoby wykluczyć od przydziałów kontyngentowych w ogóle, ale także pociągnąć do odpowiedzialności za szkodliwą działalność dla gospodarstwa krajowego na podstawie przepisów dewizowych.

KRONIKA

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 3 grudnia br., zapasy cytryn włoskich w Gdyni wynoszą około 16.000 skrzyń, czyli około 360 ton. Zapasy te powiększą się jeszcze po nadejściu nowych transportów, które są w drodze.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 27 listopada br. nadszedł do Gdyni s/s „Lewant“ i wyładował ok. 157.000 kg owoców suszonych (figi, koryntki, sułtanki, orzechy). Tym samym statkiem nadeszło 350.000 kg cytryn włoskich dla importerów gdyńskich i z głębi kraju. Towar nadszedł częściowo w stanie dojrzałym, częściowo w zielonym.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 7 grudnia br. s/s „Britta“ nadeszło do Gdyni około 15.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, w tym ca 30.000 kg mandarynek. Z powyższych ilości 6.200 skrzyń przeznaczonych jest dla Aukcyj Owocowych w Gdyni. Są to pierwsze transporty pomarańcz hiszpańskich dla Polski.

Następne transporty spodziewane są dnia 14 grudnia br. s/s „Jutta“, którym oprócz pomarańcz mają nadejść także mandarynki i winogrona. s/s „Jutta“ wyładuje dla Aukcyj Owocowych ca 15.000 skrzyń pomarańcz.

Pierwsze pomarańcze palestyńskie w mniejszych ilościach nadeszły do Gdyni dnia 9 grudnia br. s/s „Erland“.

Spodziewany jest transport cytryn włoskich w ilości 10.000 skrzyń. Transport ten nadejdzie do Gdyni dnia 14 grudnia s/s „Albania“.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Ostatnim rejsem s/s Chorzów nadeszło z Rotterdamu 2.083 kg herbaty z Indii Holenderskich.

Dnia 3 grudnia s/s „Hebe“ przywiózł z Amsterdamu 75 skrz. herbaty, z Indii Holenderskich, wagi około 4.430 kg.

Pod koniec listopada s/s „Marta Russ“ przywiózł z Indii Brytyjskich dla Polski około 600 kg herbaty.

Dnia 7 grudnia s/s „Baltrover“ przywiózł dla Gdyni około 1.650 kg herbaty z Indii Holenderskich.

KAWA BRAZYLIJSKA.

Statkiem Kościuszko płynie do Gdyni około 900 ton kawy brazylijskiej. Ogółem statek ten, który zawinie do Gdyni 12 bm. wiezie dla polskiego obszaru celnego 14.927 worków kawy. Z ilości tej jest przeznaczone dla importerów gdańskich 9.280 worków, a dla importerów polskich — 5.647 worków.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 25 listopada br. do 5 grudnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 4 przetargi, z których jeden został odwołany z powodu braku nabywców. Na wspomnianych przetargach wystawiono pomarańcze kalifornijskie, które w całości wycofano. Od dłuższego czasu kupcy nie wykazują zainteresowania tym artykułem. Cytryn włoskich sprzedano razem 1.337 skrzyń po niskiej cenie 26 do 29 zł za skrzynię. W dalszym ciągu tendencja na cytryny bardzo słaba. Jednym z dalszych artykułów były jabłka kanadyjskie, których sprzedano 100 beczek na 200 wystawionych. Uzyskano 70 i 75 groszy za 1 kg netto. Fig greckich sprzedano 200 worków po 1,30 zł za kg netto. Śliwki jugosłowiańskie suszone sprzedano w ilości 125 worków po 75 groszy za 1 kg loco Zebrzydowice i po 77 groszy loco Łódź. Następnie sprzedanych zostało 10 worków orzechów rumuńskich po 2,10 zł za 1 kg loco Śniatyn. Jedynym artykułem, który znalazł żywe zainteresowanie wśród kupców biorących udział w aukcjach były pomarańcze z Cypru. Towar bardzo dobry gatunkowo sprzedano w całości (200 skrzyń) uzyskując wysoką cenę 2,15 do 2,35 zł za 1 kg netto.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 25 listopada br. aukcję wystawiając 1.923 skrzyń cytryn włoskich ex s/s „Sarmacja“. Sprzedano 1.237 skrzyń w cenie 26,50—29,00 zł za 1 skrzynię. Na tej samej aukcji wystawiono 775 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, które w całości wycofano z powodu braku nabywców. Jako następną partię wystawiono 200 beczek jabłek kanadyjskich. Kupcy nabyli 100 beczek płacąc po 70 i 75 groszy za 1 kg. Ostatnią wystawioną do przetargu partią były figi greckie w ilości 200 worków a 24 kg. Figi sprzedano w całości po cenie 1,30 zł za 1 kg netto.

W przetargu wzięło udział 11 kupców, z których 6 dokonało transakcyj.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

w dniu 30 listopada br. wystawiając na aukcji cytryny włoskie, śliwki suszone jugosłowiańskie i orzechy rumuńskie sprzedały: 100 skrzyń cytryn po 27 zł za skrzynię przy bardzo słabym zainteresowaniu kupców. 125 worków śliwek suszonych po 75 groszy za 1 kg loco Zebrzydowice i 77 groszy loco Łódź. 10 worków orzechów rumuńskich po 2,10 zł za 1 kg loco Śniatyn.

Dnia 1 grudnia br. aukcja nie doszła do skutku z powodu braku nabywców.

Dnia 3 grudnia br. sprzedano w całości wystawione 200 skrz. pomarańcz cypryjskich. Towar był bardzo dobry gatunkowo i uzyskano za niego wysoką cenę 2.15 do 2,35 za 1 kg netto.

Pomarańcze z Cypru cieszyły się żywym zainteresowaniem, ponieważ odczuwa się obecnie na rynku brak towaru i prawdopodobnie mające nadejść partie pomarańcz hiszpańskich i włoskich nie zdążą wejść na rynek jeszcze przed świętami.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (5 XII 36)

Ostatnie obliczenia obrotów za miesiąc listopad wykazały, że obroty w tym miesiącu jako najruchliwszym miesiącu w se-

zonie przedgwiazdkowym, wynosiły zaledwie 50% obrotów zeszłorocznych. Obroty dokonane w listopadzie nie były większe jak w październiku. Tegoroczny sezon gwiazdkowy zawiódł importerów zupełnie. Ponieważ w grudniu kupcy krajowi czynią już bardzo małe zakupy, pozostanie u importerów bardzo dużo zapasów towarów gwiazdkowych. Z powodu braku większego zapotrzebowania, importerzy nie chcąc zatrzymać dużych zapasów starają się wyzbywać towar bez zarobku, a nawet niżej kosztów własnych, aby tylko nie narazić się na wielkie straty. Jedynym artykułem, którego cena zwyżkuje jest kawa brazylijska, ziarno kakaowe i masło kakaowe.

Kawa surowa.

Kawa brazylijska zwyżkowała na rynkach zakupu, jak już poprzednio donosiliśmy do 4 sh. na 50 kg. Ceny zakupu cost and freight C. & F.) wynoszą około 40 sh. za 50 kg. Narazie nie ma widoków, aby cena na rynku wewnętrznym zniżkowała, a to ze względu na koszty kompensaty. Koszty te zwiększyły się w ostatnich tygodniach z 42 do 75%. Popyt na kawy brazylijskie duży — podaż bardzo mała. Niektóre firmy importowe wyprzedały już swoje zapasy i czekają na nowe transporty. Ceny towaru oclonego zwyżkowały na poszczególne gatunki kawy brazylijskiej o 15—20 groszy na kg. Cena na gat. Victoria 7 waha się od 4,45 do 4,50 zł za kg.

Ceny na kawy niebieskie bez zmiany. Towaru tego dosyć.

Herbata.

Tendencja zniżkowa. Podaż większa, popyt słabszy niż w poprzednich okresach. Ceny ustabilizowały się na około 15,00—15,05 zł za kg. Odnosi się to tak do herbaty cejlońskiej jako też z Indii holenderskich i brytyjskich. Jedynie lepsze gatunki mają cenę trochę wyższą. Stabilizacja cen jest wynikiem zwiększonego dowozu herbaty w transakcjach wiązanych.

Korzenie.

O ile chodzi o pieprz — sytuacja na rynku krajowym bez zmiany. Zainteresowanie nadal bardzo słabe. Pociągnęło to za sobą zniżkę ceny o 15 do 20 gr na kg. Za pieprz czarny uzyskuje się obecnie 4,70 do 4,75 zł za 1 kg. Cynamon i ziele angielskie poszukiwane. Towaru tego nie ma jednak na rynku gdyńskim. W przyszłym tygodniu nadejdzie transport cynamonu z kompensaty chińskiej.

Owoce suszone.

Rynek normalny. Zapotrzebowanie umiarkowane pomimo okresu świątecznego, w którym powinno być wyjątkowo duże. Figi 1,40—1,45 zł za kg, rodzynki — 1,95 zł, koryntki — 1,35, sułtanki tureckie i greckie — 1,95—2,05 zł, sułtanki amerykańskie 2,30—2,40 zł. Orzechy włoskie — brak nawet reflektantów. Orzechy laskowe szpic około 3,50 zł za kg.

Masło i ziarno kakaowe.

Masło kakaowe na rynkach zakupu nadal zwyżkowało. Obecnie dostawcy żądają już hfl. 110,— za 100 kg. Towar oclony sprzedaje się po 4,55—4,60 za kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało na rynkach zakupu do 51—58 sh. za 50 kg (cena cif) zależnie od gatunku ziarna.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

We Włoszech rozpoczął się obecnie sezon mandarynek. Ponieważ pierwsze partie, jakie ukazały się na rynku nie nadają się na eksport, w najbliższym czasie nie należy się spodziewać ładunków. Ogólne tegoroczne zbiory zapowiadają się lepiej niż w roku ubiegłym. Mniejsze są natomiast zbiory cytryn. Cena pomarańcz włoskich spadła na rynku wewnętrznym. Cena eksportowa jest wyższa z tendencją spokojną.

Żywszym zainteresowaniem cieszyły się w ostatnich dniach jabłka, mimo to jednak transakcyj dokonywano przy niższej cenie, niż w pierwszych dniach listopada br. Podobnym zainteresowaniem cieszą się winogrona, na które od dłuższego czasu nie notowano transakcyj.

Turcja.

Turcja notuje dalsze transakcje na sułtanki, których łącznie dokonano na 47.635 ton.

Ostatnie notowania cen:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt 17,75	sh 30,3
„ 8—14	„ 18,75	„ 32,—
„ 9—15	„ 20,—	„ 34,—
„ 10—16	„ 24,5	„ 42,—
„ 11—17	„ 26,5	„ 45.6

Eksport sułtanek z końcem listopada br. wyniósł 36.955 ton. Z tego do portów europejskich załadowano 27.600 ton, do portów angielskich 8.720 ton, do pozostałych portów 635 ton.

Od Redakcji Biuletynu

Pragnąc w nadchodzącym, szóstym, roku wydawnictwa Biuletynu uwzględnić uwagi czytelników co do treści poszczególnych działów Biuletynu oraz kierunku, w jakim działy te należałoby udoskonalić lub zmodyfikować, Redakcja Biuletynu pozwala sobie prosić o udzielenie odpowiedzi na niżej umieszczoną ankietę, zaznaczając, że odpowiedzi te mogą być bezimienne.

Otrzymany w drodze ankiety materiał zostanie opracowany, wysunięte zaś dezyderaty, w miarę możności, będą uwzględnione

Odpowiedzi na zapytania prosimy formułować możliwie zwięźle, na pytanie pod p. III prosimy dać odpowiedź przez podkreślenie odpowiedniego działu.

Do

Redakcji Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej

w Gdyni

I. Czy czyta Pan Biuletyn, czy tylko przegląda lub odkłada nie czytając?

II. Czy egzemplarze Biuletynu są przez Pana kompletowane?

III. Jakie działy Biuletynu najbardziej Pana interesują?

Działy stałe:

1. artykuły wstępne,
2. wiadomości z Gdyni,
3. wiadomości morskie,
4. wiadomości celne, eksportowe i importowe
5. możliwości eksportowe,
6. przemysł i handel rybny na Wybrzeżu,
7. gdyński rynek owocowo-kolonialny

Działy niestałe:

1. sprawy komunikacyjne,
2. sprawy taryfowe,
3. sprawy podatkowe,
4. sprawy turystyczne,
5. rynki artykułów żywnościowych,
6. wystawy i targi,
7. przetargi,
8. wydawnictwa.

IV. Jakie informacje dodatkowe pragnąłby Pan znaleźć w Biuletynie?

V. Czy odpowiada Panu częstotliwość ukazywania się Biuletynu?

VI. Czy uważałby Pan ukazywanie się Biuletynu dwa razy w miesiącu za dostateczne?

VII. Czy dogadzałoby Panu, aby dział linij regularnych został rozsyłany, jako dodatek w formie wielkiego ściennego arkusza co 10 dni?

VIII. Uwagi dodatkowe.